Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2448

29. 12. 78

Sachgebiet 93

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Jobst, Schröder (Lüneburg), Dreyer, Sick, Frau Hoffmann (Hoya), Dr. Dollinger, Straßmeir, Pfeffermann, Dr. Freiherr Spies von Büllesheim, Feinendegen, Dr. Waffenschmidt, Rawe, Weber (Heidelberg), Milz, Dr. Köhler (Duisburg), Wissmann, Broll, Sauter (Epfendorf), Susset, Dr. Friedmann und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 8/2393 –

Schreiben des stellvertretenden Vorsitzenden des Verwaltungsrats der Deutschen Bundesbahn, H.-G. Sohl, vom 10. November 1978 an den Bundeskanzler und Antwortschreiben des Bundesverkehrsministers vom 20. November 1978

Der Bundesminister für Verkehr – E 11/20.25.07/2 G 78 – hat mit Schreiben vom 27. Dezember 1978 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Ist sich die Bundesregierung über die Widersprüchlichkeit im Antwortschreiben des Bundesverkehrsministers dahin gehend im Klaren, daß der Bundesverkehrsminister ‚den Ruf nach der „einen Konzeption"' bei der Bahn für falsch hält, an anderer Stelle des gleichen Schreibens die Notwendigkeit einer überzeugenden Konzeption für die Bahn aber ausdrücklich fordert?

Die angebliche Widersprüchlichkeit im Antwortschreiben des Bundesministers für Verkehr (BMV) beruht offensichtlich darauf, daß die Zitate aus dem jeweiligen Zusammenhang gerissen worden sind. Der BMV hat lediglich zum Ausdruck gebracht, daß der ständige Ruf nach der „einen Konzeption" nicht weiterhelfe, daß es vielmehr darauf ankomme, mit kleinen Schritten eine überzeugende Konzeption zu verwirklichen. Eine solche Konzeption habe er aber bereits im Dezember 1974 mit seinen Zielvorgaben für den Vorstand der Deutschen Bundesbahn vorgelegt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

2. Der Bundesverkehrsminister vertritt in seinem Antwortschreiben die Auffassung, daß der Entscheidungsspielraum des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn viel größer ist, als gelegentlich angenommen wird.

   An welchen konkreten Situationen kann die Bundesregierung darlegen, daß sich der Bahn-Vorstand der politisch vorgegebenen Konzeption nicht jeweils angepaßt hätte und damit einen eigenen Entscheidungsspielraum de facto praktiziert hätte?

Die Frage ist im Hinblick auf die eindeutigen Hinweise des BMV in seiner Antwort an Herrn Sohl nicht verständlich. Politische Zielvorgaben sind immer zu beachten. Es geht hier um das Problem von möglichen Zielkonflikten zwischen den Unternehmensinteressen der DB einerseits und übergeordneten Gesichtspunkten des Staates andererseits. Gerade in den letzten Jahren ist die Lösung dieses Problems durch eine verbesserte Transparenz und konsequente Ausgleichszahlungen des Bundes für nicht unternehmensbedingte Auflagen ein gutes Stück vorangebracht worden.

3. In einem Vortrag vor dem Hamburger Hafenverein führte der Bundesverkehrsminister vor einiger Zeit aus: „Selbst ich als zuständiger Minister erhalte von der Bahn auf Fragen nach dem Verantwortlichen für irgendwelche Maßnahmen nie eine Antwort."

   Kommt darin nach Auffassung der Bundesregierung der Entscheidungsspielraum des Vorstandes der Bahn zum Ausdruck oder die Führungsschwäche des verantwortlichen Ministers?

Dieses Zitat enthält sinngemäß die gleiche Aussage, die die Sachverständigen überwiegend im Hearing vor dem Haushalts- und Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages am 31. Mai 1978 zum Problem der produktivitätshemmenden Struktur der DB zum Ausdruck gebracht haben. Die derzeitige Organisationsform der Bundesbahn ist nicht nach dem Prinzip der Resultatsverantwortlichkeit gestaltet. Dieser Zustand wird z. Z. geändert; der Vorstand der Bundesbahn hat den Auftrag, einen Organisationsaufbau zu entwerfen, der auf der Grundlage des Prinzips der Resultatsverantwortlichkeit basiert.

4. Worin sieht die Bundesregierung die Ursachen dafür, „daß wir eine große Schwierigkeit haben, den Eisenbahner noch zu motivieren", wie es der Bundesverkehrsminister am 6. Dezember 1978 im Deutschen Bundestag feststellte?

Der BMV hat die Ursachen im Zusammenhang mit dem Zitat seiner Ausführungen am 6. Dezember 1978 im Deutschen Bundestag bereits zutreffend genannt.

5. Kann aus der Tatsache, daß im Antwortschreiben des Bundesverkehrsministers zu wesentlichen Argumenten des „Sohl-Briefes" nicht Stellung genommen wurde, geschlossen werden, daß hinsichtlich dieser Argumente Übereinstimmung zwischen der Bundesregierung und dem stellvertretenden Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn besteht?

Nein.

6. Falls dies nicht der Fall ist, warum hat es dann der Bundesverkehrsminister unterlassen, in seinem Antwortschreiben Stellung zu nehmen zu den Argumenten des „Sohl-Briefes",
   — das Einkommensniveau der Eisenbahner sei seit Jahren erheblich höher als das vergleichbare Beschäftigter in der Privatwirtschaft,
   — die Einkommensentwicklung der Eisenbahner habe Arbeitnehmer erster und zweiter Klasse geschaffen?

Der BMV hat Herrn Sohl in dem Gespräch, das er ergänzend zu dem Briefwechsel angeboten hatte, darauf hingewiesen, daß diese Frage nicht losgelöst vom gesamten öffentlichen Dienst gesehen werden kann.

7. Der Bundesrechnungshof stellt in seinem jüngsten Bericht (Drucksache 8/2124, Ziffer 202) fest, der Bundesverkehrsminister gehe offenbar von der falschen Vorstellung aus, „daß er sich eigener Erklärungen enthalten müsse, weil das Bundesbahngesetz ihn im wesentlichen auf eine eng umgrenzte Rechtsaufsicht beschränke". Der Bundesrechnungshof hält demgegenüber „die Verantwortlichkeit des Ministers für das Sondervermögen Deutsche Bundesbahn für gegeben".

   Hält die Bundesregierung diese Feststellung des Bundesrechnungshofs für richtig, und wie beurteilt sie unter diesem Aspekt die Tatsache, daß der Bundesverkehrsminister zu den genannten Argumenten des „Sohl-Briefes" nicht Stellung genommen hat?

Die Annahme des Bundesrechnungshofes, der Bundesminister für Verkehr gehe offenbar davon aus, daß er sich eigener Erklärungen enthalten müsse, weil das Bundesbahngesetz ihn im wesentlichen auf eine eng umgrenzte Rechtsaufsicht beschränke, trifft in dieser Form nicht zu. Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist die DB unter der Verantwortung ihrer Organe grundsätzlich selbständig zu führen. Neben diese Unternehmensverantwortung treten nach dem Bundesbahngesetz und den übrigen einschlägigen Vorschriften verschiedenartige Rechte, die mehr als eine Rechtsaufsicht beinhalten. Die mit diesen Rechten korrespondierenden Pflichten begründen auch eine Verantwortlichkeit des Bundesministers für Verkehr für das Sondervermögen DB.

Im übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 6 verwiesen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die Eisenbahner den „Sohl-Brief" mit Empörung zur Kenntnis genommen haben?

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, die freie Meinungsäußerung der Eisenbahn-Gewerkschaften zu zensieren.

9. Haben die Beschäftigten bei der Deutschen Bundesbahn – im Interesse ihres beruflichen Ansehens und des Ansehens ihres Unternehmens in der Öffentlichkeit – nach Auffassung der Bundesregierung nicht einen Anspruch darauf, daß der Eigentümer „Bund", vertreten durch die Bundesregierung, zu derart strittigen Feststellungen, wie sie im „Sohl-Brief" enthalten sind, eindeutig und klar Stellung bezieht?

Die Bundesregierung hat sich durch den BMV in der Sitzung des Deutschen Bundestages am 6. Dezember 1978 insoweit unmißverständlich geäußert.